

**VI Международная конференция
Рынок железнодорожного подвижного состава**



**Баланс интересов производителей
и потребителей грузовых вагонов:
состояние и перспективы**

Савчук Владимир
*заместитель генерального директора,
руководитель департамента
исследований железнодорожного транспорта*

Институт проблем естественных монополий

10 октября 2015 г.

www.ipem.ru



Карта существующих трендов

Производители ГВ	Грузовладельцы	Операторы	Лизинговые компании
Снижение производства (более 50% за 9 мес.)	Рост снижение выпуска	Перераспределение объемов работы	Снижение объемов лизинга
Рост конкуренции	Рост конкуренции на внешнем и на внутреннем рынке	Перераспределение парка вагонов	Рост количества возврата вагонов
Смена лидеров	Рост себестоимости в руб.	Сокращение парка за счет списания	Рост конкуренции за минимизацию потерь
Рост себестоимости	Снижение себестоимости в валюте за счет курсовых разниц	Убыточность или низкая рентабельность деятельности	Снижение компаний, занимающихся лизингом ж/д вагонов
Сокращение заводов	Изменение кол-ва предприятий	Сокращение количества операторов, вкл. банкротства	Сокращение персонала
Сокращение персонала (более 6 тыс. чел. за 9 мес.)	Сокращение персонала		Возникновение убытков
Банкротства (7 заводов в 2014-2015 гг.)	Рост транспортный издержек в руб (индексация тарифов РЖД и рост ставок операторов)		



Основные трудности и факторы 2015 года

Основные трудности

Производители ГВ	Грузовладельцы	Операторы	Лизинговые компании
Низкий платежеспособный спрос	Низкая рентабельность	Низкая ставка на предоставление вагонов	Частичная оплата лизинговых платежей
			Возврат вагонов

Положительные факторы

Производители ГВ	Грузовладельцы	Операторы	Лизинговые компании
В 2015 году производство вагонов достигло «дна»	«Рынок покупателя» в сфере предоставления грузовых вагонов в 1 полугодие 2015 года	В июне-июле – «дно» ставок операторов. Ставки на предоставление вагонов начали восстанавливаться с июля-августа 2015 г.	отсутствуют

Смена тренда.
Рост объемов производства в 2016 году

Смена тренда.
С апреля 2016 года – «рынок продавца»

Смена тренда.
Снижение убыточности деятельности.
Выход в дальнейшем на прибыль.

Временные трудности 4 кв. 2015 – 1 кв. 2016 гг.



Сокращение парка и рост ставок (полувагоны)

Динамика парка грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД»



Динамика ставок на предоставление полувагонов*



За 10 месяцев 2015 г. общий парк грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД» снизился на 71 тыс. ед., парк полувагонов за аналогичный период сократился на 47 тыс. ед.

В результате сокращения парка полувагонов образовался локальный дефицит этого типа подвижного состава, что привело к росту ставок на предоставления полувагонов до 380 – 500 руб/сут (октябрь – ноябрь 2015 г.)

В ближайшей перспективе ставки на предоставление полувагонов будут расти высокими темпами!

За ближайшие 10 месяцев ставки на предоставление полувагонов вырастут в 2 раза по сравнению с июнем-июлем 2015 года.

* - экспертная оценка



Рост транспортных издержек в 2016 году

Транспортная составляющая
ОАО «РЖД»

Транспортная составляющая
владельцев грузовых вагонов

+ 9%
индексации

+13,4%

-12,8%

Тарифный
коридор

+40-50% за 2016 год

Динамика транспортных издержек январь 2015- декабрь 2016 гг.

Экспорт

+10% **+13,4%** = **+24,7%** в январе 2015 г.

инд. С 01.01.15 тарифный коридор

+10% **+ 9%** = **+ 20%**

инд. С 01.01.15 инд. С 01.01.16 без применения тарифного коридора в 2016 г.

420 руб/сут. **350 руб/сут.** до **450-550 руб/сут.**

Январь 2015 г.

Июль 2015 г.

Декабрь 2015 г. (прогноз)

до **700 руб/сут.**

Декабрь 2016 г. (прогноз)

Январь 2015/декабрь 2016 г. **-4,7%**

без применения тарифного коридора в 2016 г.

Январь 2015/январь 2016 г. **+ 7-30%**

Январь 2015/декабрь 2016 г. **до + 60-70%**

Без применения в 2016 году тарифного коридора на экспортные перевозки произойдет снижение тарифов на услуги РЖД на 4,7%. При применении тарифного коридора в размере 13,4% - рост на 11,3%

Темпы восстановления ставок операторов в период июль 2015 – декабрь 2016 года будут в два раза опережать темпы их снижения в период 2012-июль 2015 г.



Выводы:

Рост производства грузовых вагонов со 2 квартала 2016 года.

При росте производства в 2016 году возможно перераспределение заказов между производителями по критериям: цена, модельный ряд (характеристики), клиентоориентированность, наличие поддержки государства.

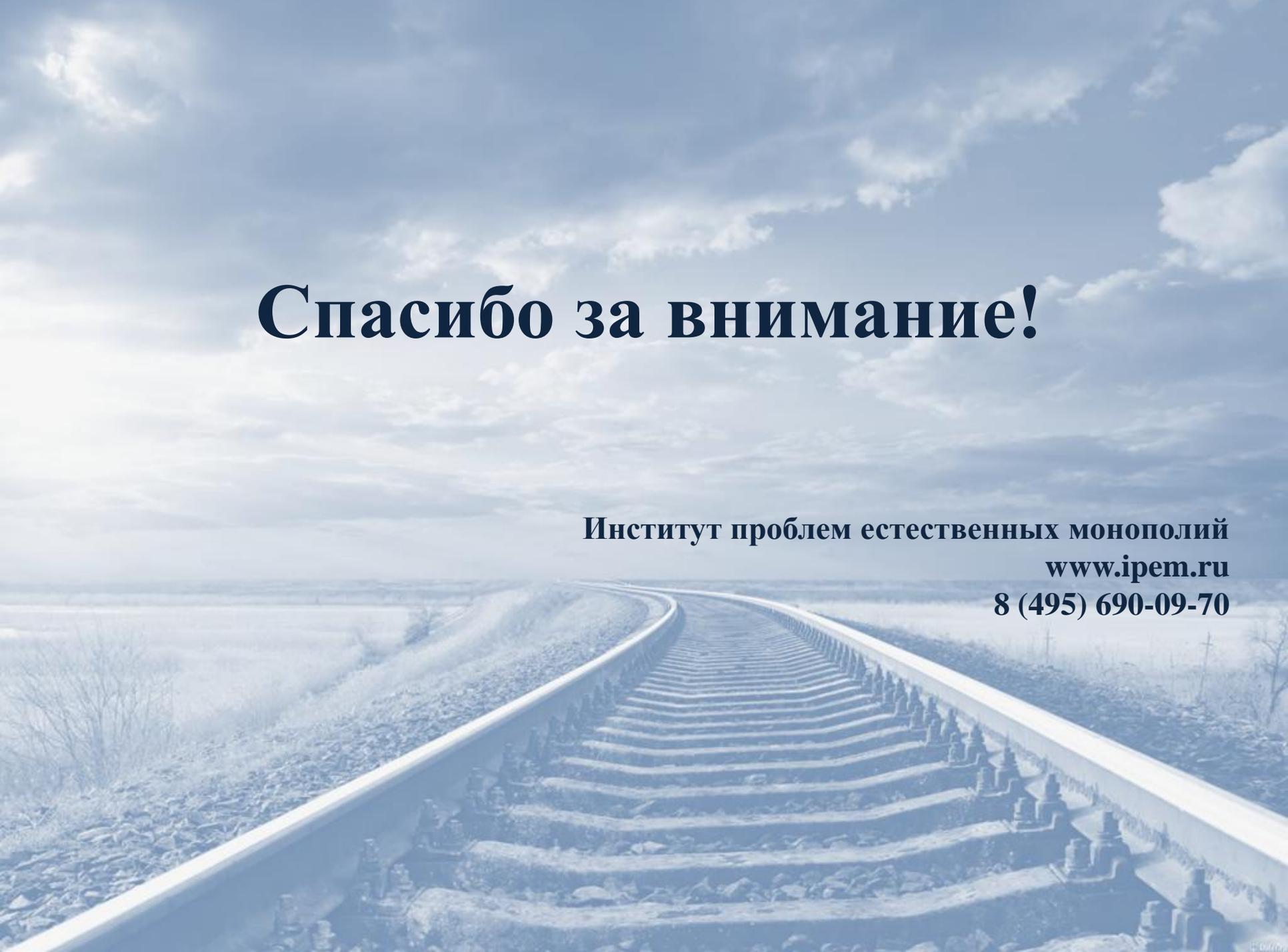
Дальнейшая оптимизация производственных мощностей по выпуску грузовых вагонов: сокращение, внутрихолдинговая специализация, открытие новых производственных площадок.

Рост ставок операторов, рост покупательной способности, сокращение количества операторских компаний, оптимизация уровня конкуренции.

Грузовладельцам целесообразно заключать долгосрочные договора на обслуживание, фиксируя низкие ставки на предоставление вагонов.

Необходимы меры государственного регулирования и поддержки для финансового оздоровления сектора производства грузовых вагонов и, возможно, операторского сегмента.





Спасибо за внимание!

Институт проблем естественных монополий

www.ipem.ru

8 (495) 690-09-70